

STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 35935

12 juli

2016

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 4 juli 2016, nr. IENM/BSK-2016/111112, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer in verband met het verduidelijken van de communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider, het opnemen van gebruiksvoorschriften en tot wijziging van enkele seinbeelden

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 9, 35 en 36 van het Besluit spoorverkeer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling spoorverkeer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

ADOB: automatische dubbele overwegbomen;

B

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding ‘1.’ geplaatst.

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Onverminderd het eerste lid vermijdt de bestuurder indien mogelijk het gebruik van zandstrooiers op spoorstroomkringen die overwegen of overpaden activeren.

C

In artikel 24, derde lid, wordt ‘level’ vervangen door: niveau.

D

Na artikel 24 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 24a

1. Het op afstand met behulp van radiogestuurde apparatuur besturen van tractievoertuigen vindt uitsluitend plaats in SH-modus indien het voertuig gebruik maakt van ETCS.

2. Het is verboden gebruik te maken van ETCS niveau 0.

3. Het tweede lid is niet van toepassing op spoorvoertuigen die rijden op buiten dienst gestelde gedeelten van de hoofdspoorwegen, genoemd in bijlage 1, punten 16 en 18, van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen.

E

In artikel 33, vierde lid, onderdeel b, wordt ‘AKI, AHOB of AOB’ vervangen door: AKI, AHOB, ADOB of AOB.



F

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, en tweede lid, onderdeel b, wordt ‘AKI, AHOB dan wel een AOB’ vervangen door: AKI, AHOB, ADOB of AOB.

2. In het vierde lid wordt ‘AKI, AHOB of AOB’ vervangen door: Overwegen (OVW).

G

Artikel 37 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding ‘2.’ geplaatst.

2. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:

1. De aanwijzingen, genoemd in artikel 36, eerste, tweede en zesde lid, zijn schriftelijke aanwijzingen van veiligheidsberichten als bedoeld in de TSI Exploitatie en verkeersleiding.

3. In het tweede lid (nieuw) wordt ‘AKI, AHOB of AOB’ vervangen door: Overwegen (OVW).

H

Bijlage 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. De inhoudsopgave onder het kopje ‘inhoud’ wordt als volgt gewijzigd:

a. ‘Nr. 206’ wordt vervangen door: Nr. 206a/b.

b. ‘Nr. 214’ wordt vervangen door: Nr. 214a/b.

c. ‘Nr. 215’ wordt vervangen door: Nr. 215a/b.

d. ‘Nr. 220’ wordt vervangen door: Nr. 220a/b.

e. Bij Nr. 227a l/r wordt ‘level’ vervangen door: niveau.

f. Aan hoofdstuk 13 wordt een regel toegevoegd, luidende:

Nr. 228 Stopplaatsmarkering

g. Bij paragraaf 16.5 wordt ‘Geluidsseinen bij werkzaamheden’ vervangen door: Geluids- en lichtseinen bij werkzaamheden.

2. Paragraaf 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

a. De begripsbepaling voor Plaatselijke snelheid’ komt te luiden:

Plaatselijke snelheid

De door een snelheidsbord aangegeven maximum toegestane snelheid.

b. De begripsbepaling voor Tijdelijke snelheidsbeperking’ komt te luiden:

Tijdelijke snelheidsbeperking

Een snelheidsbeperking van tijdelijke aard op de toegestane snelheid.

c. In de begripsbepaling voor ‘Groenvariant wordt ‘getoonde’ vervangen door: uitgestraalde.

d. Er wordt een begripsbepaling toegevoegd, luidende:

Toegestane snelheid

De toegestane snelheid is het resultaat van de plaatselijke snelheid en de variabele snelheidsbe-

perkingen. Deze snelheid wordt door de lichtseinen en snelheidsborden opgedragen.

3. Hoofdstuk 2 wordt als volgt gewijzigd:

a. De tabel bij paragraaf 2.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. ‘Nr. 206’ wordt vervangen door: Nr. 206a/b.

2. ‘Nr. 214’ wordt vervangen door: Nr. 214a/b.

3. Nr. 215’ wordt vervangen door: Nr. 215a/b.

4. De rij bij Nr. 216 wordt vervangen door:

Nr. 216a/b Hoog of laag geplaatst wit licht		Door een bedieningshandeling uitgeschakeld sein. Het sein mag worden voorbijgereden na verkregen toestemming tot rangeren.

b. In de tabel bij paragraaf 2.3 worden de rijen bij Nr. 221 en Nr. 220 vervangen door:

Nr. 221 Hoog geplaatst wit licht met: – een achtergrondscherm met rechte dan wel een afgeronde hoek, en daaronder – een vierkant wit bord met een zwarte driehoek met de punt omhoog		Voorbijrijden toegestaan. Aanduiding van een volgend sein nr. 220a/b dat wit licht uitstraalt. Een voorafgaande opdracht ‘Rijden op zicht’ blijft gelden.
Nr. 220a/b Hoog of laag geplaatst wit licht met een vierkant wit bord met een zwarte driehoek met de punt omhoog		Voorbijrijden toegestaan. De inrichting achter het sein is veilig berijdbaar. Een voorafgaande opdracht ‘Rijden op zicht’ blijft gelden.

4. In de tabel in hoofdstuk 3 wordt de rij bij Nr. 324 vervangen door:

Nr. 324 Snelheidsbord Overweg/Weegbrug	OVERWEG 1 a WEEGBRUG 0^5 b	De door het getal aangegeven snelheid mag niet worden overschreden totdat: a de voorkant van de trein de overweg is gepasseerd; of b de gehele trein de weegbrug is gepasseerd.

5. Hoofdstuk 4 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de tabel in paragraaf 4.1 wordt in de betekenis bij Nr. 272 'toont' vervangen door: uitstraalt.

b. In de tabel in paragraaf 4.3 vervalt in de betekenissen bij Nr. 251a/I en Nr. 251a/II: of stopplaatsmarkering nr. 227a of nr. 227b.

6. hoofdstuk 12 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de betekenis bij Nr. 305 vervalt de tweede volzin.

b. In de betekenis bij Nr. 318a wordt 'aki, ahob of aob' vervangen door: AKI, AHOB, ADOB of AOB.

c. In de betekenis bij Nr. 318b wordt 'aki's, ahob's of aob's' vervangen door: AKI's, AHOB's, ADOB's of AOB's.

d. Aan de betekenissen bij Nr. 304a en Nr. 304b wordt na de bestaande tekst een witregel toegevoegd en wordt na die witregel een volzin toegevoegd, luidende:

Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.

e. In de betekenis bij Nr. 304c vervalt de laatste volzin, wordt een witregel toegevoegd en wordt na die witregel een volzin toegevoegd, luidende:

Geldt alleen voor bestuurders van treinen bestemd voor het vervoer van personen.

7. Hoofdstuk 13 wordt als volgt gewijzigd:

a. In de rij bij Nr. 227a wordt 'level' vervangen door: niveau.

b. Aan de tabel in hoofdstuk 13 wordt een rij toegevoegd, luidende:

Nr. 228 Stopplaatsmarkering		Stopplaatsmarkering voor treinen die onder ETCS-cabineseingeving of een ETCS-rijtoestemming rijden. Treinen zonder cabineseingeving: stop.

8. In het opschrift van paragraaf 16.5 wordt Geluidsseinen' vervangen door: Geluids- en lichtseinen.

9. In hoofdstuk 17, bij de betekenis van 'seinnummerbord', wordt level' vervangen door: niveau.

10. In de begripsbepalingen voor Snelheid en 'Rijden op zicht' en in de betekenissen bij Nr. 201, Nr. 206a/b (nieuw), Nr. 212a/b, Nr. 214a/b (nieuw), Nr. 219a/b, Nr. 222, Nr. 314 bis, Nr. 325b, Nr. 249a, Nr. 802, Nr. 317, Nr. 371, Nr. 372, Nr. 223 en Nr. 224 wordt 'km/h' vervangen door: kilometer per uur.



ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2016.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S. A.M. Dijksma

TOELICHTING

1. Inleiding

De Regeling spoorverkeer bevat, onder meer, bepalingen die gelden in aanvulling op de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Sinds de laatste wijziging[1] werkt de TSI Exploitatie en verkeersleiding rechtstreeks door in de lidstaten van de Europese Unie. De Regeling sluit zoveel mogelijk aan bij de normen neergelegd in de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Na inwerkingtreding van de TSI Exploitatie en verkeersleiding is gebleken dat een aantal nationale normen niet of onvoldoende duidelijk was in het licht van de gewijzigde TSI. Daarnaast bleek er behoefte aan een aantal aanvullende nationale bepalingen. In deze wijziging van de Regeling spoorverkeer zijn om die reden de volgende onderwerpen aangepast:

- verduidelijken van communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider;
- opnemen van gebruiksvoorschriften voor zandstrooiers en het European Train Control System (hierna: ETCS);
- aanpassen van verschillende seinen in het ‘seinenboek’.

Naast de hierboven genoemde onderwerpen wijzigt deze regeling de aanwijzing AKI, AHOB of AOB in de aanwijzing Overwegen (OVW).

2. Verduidelijken van communicatie van veiligheidsberichten tussen machinist en treindienstleider

Aanleiding

In aanhangsel C van de TSI Exploitatie en verkeersleiding is de wijze van communiceren van veiligheidsberichten tussen machinisten en treindienstleiders beschreven. Deze veiligheidsberichten kunnen als schriftelijke aanwijzing worden verzonden. De TSI Exploitatie en verkeersleiding bepaalt dat dit alleen mag als de trein die het bericht ontvangt stilstaat. Staande praktijk in Nederland is dat enkel de berichten die een aanwijzing ‘Stoptonend sein (STS)’, ‘Stoptonend sein met normale snelheid (STS-A)’ of ‘Verkeerd spoor (VS)’ inhouden bij stilstand van de trein die de berichten ontvangt, verzonden worden. Bij de implementatie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding werd geen afwijking van de staande praktijk beoogd. Toch is gebleken dat de teksten van de Regeling spoorverkeer en de TSI Exploitatie en verkeersleiding tot onduidelijkheid hebben geleid met betrekking tot het stilzetten van de treinen die een aanwijzing ontvangen van de treindienstleider.

Probleembeschrijving

Deze onduidelijkheid kan leiden tot een groter aantal momenten waarop treinen tot stoppen gemaand worden om een aanwijzing te ontvangen, terwijl dat niet de bedoeling is van de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Daarnaast leidt deze situatie tot een inefficiënt gebruik van de hoofdspoorwegen en minder op tijd rijdende treinen. Goederenvervoerders en reizigers kunnen daardoor geconfronteerd worden met extra vertragingen, zonder dat de spoorveiligheid gediend is bij de extra stopmomenten.

Oplossing

Om deze onduidelijkheid weg te nemen is in onderdeel G van deze regeling opgenomen dat uitsluitend de drie hierboven genoemde aanwijzingen aan de machinist schriftelijke aanwijzingen van veiligheidsberichten zijn conform de TSI Exploitatie en verkeersleiding. Bij deze aanwijzingen zal de trein dus eerst stilgezet moeten worden. Bij de overige aanwijzingen is dat niet vereist. Deze verduidelijking zal leiden tot minder onnodige en ongeplande stops van treinen.

3. Opnemen van gebruiksvoorschriften

Gebruiksvoorschriften zijn bepalingen waaraan een bestuurder moet voldoen tijdens het besturen van een spoorvoertuig. Een groot aantal gebruiksvoorschriften wordt in de TSI Exploitatie en verkeersleiding afdoende geregeld. Ook via de interne reglementen en veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen wordt een bepaald gebruik van spoorvoertuigen afdoende geregeld. Er zijn echter gebruiksvoorschriften die niet of niet voldoende zijn geregeld in de

[1] Verordening 2015/995 van de Commissie tot wijziging van Besluit 2012/757/EU betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, PbEU 2015, L 165

TSI Exploitatie en verkeersleiding en van zodanig belang voor de spoorveiligheid zijn dat opname van dergelijke voorschriften in de Regeling spoorverkeer op dit moment wenselijk is. Het betreft een gebruiksvoorschrift over zandstrooien in de buurt van overwegen en twee gebruiksvoorschriften met betrekking tot ETCS. Om die reden is bij onderhavige wijziging artikel 3 gewijzigd en is een nieuw artikel 24a ingevoegd.
In artikel 3 is een artikellid opgenomen dat bepaalt dat de bestuurder van een spoorvoertuig dat is uitgerust met zandstrooiers deze zandstrooiers voor zover mogelijk niet mag gebruiken op aankondigingssecties van overwegen. Het is daarmee een invulling van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, aanhangsel B, en kent qua voorschrift dezelfde reikwijdte. Het strooien van zand op deze secties kan ertoe leiden dat de detectie van een spoorvoertuig gehinderd wordt. In het uiterste geval gaat de overweg of het overpad waar de aankondigingssectie betrekking op heeft dan niet of niet op tijd dicht. Dit is een veiligheidsrisico dat de bestuurder dient te voorkomen. Het kan evenwel noodzakelijk zijn om toch zand te strooien, om wat voor redenen dan ook. Daarom is, net als in de TSI Exploitatie en verkeersleiding, gekozen voor de woorden 'vermijdt de bestuurder indien mogelijk' in plaats van een absoluut geformuleerd verbod.
Het nieuwe artikel 24a stelt gebruiksvoorschriften die specifiek zijn voor ETCS. In het eerste lid staat een verbod op het op afstand rangeren met een tractievoertuig dat gebruik maakt van ETCS in een andere modus dan de SH-modus. SH staat voor 'shunting'. Het gebruik van iedere andere modus leidt tot een veiligheidsrisico. Dit verbod laat onverlet dat tractievoertuigen die niet beschikken over of geen gebruik maken van ETCS gewoon ingezet kunnen worden, mits deze beschikken over een vergunning voor indienststelling voor het betreffende gedeelte van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het artikellid bevat geen verplichting tot rijden onder ETCS, maar enkel een gebruiksvoorschrift voor het geval een bestuurder rijdt met een spoorvoertuig dat voorzien is van ETCS. Het tweede lid bevat een algeheel verbod op het rijden onder ETCS niveau 0. In dat niveau heeft de ETCS-boordapparatuur wel contact met in het spoor aangebrachte ETCS-baanapparatuur, maar bewaakt de ETCS-boordapparatuur slechts één maximale, van tevoren ingestelde snelheid van de trein. In het belang van de spoorveiligheid wordt het rijden onder ETCS niveau 0 niet toegestaan. Het derde lid bevat een uitzondering op dit verbod. Op de Hogesnelheidslijn Zuid (HSL-Zuid) wordt onderhoud aan het spoor op een zeer specifieke wijze verricht waarbij het gebruik van spoorvoertuigen die dit onderhoud verrichten in ETCS niveau 0 wenselijk is. In het belang van de spoorveiligheid is dit alleen toegestaan wanneer het spoor buiten dienst gesteld is. De beheerder moet, op grond van artikel 64 van de Spoorwegwet, maatregelen treffen om werkzaamheden aan en nabij de hoofdspoorweg veilig te laten verlopen. Een van de maatregelen die de beheerder daartoe kan nemen is het spoor 'buiten dienst stellen'. Hoewel de term 'buiten dienst gesteld spoor' in andere wet- en regelgeving niet gedefinieerd is, is de betekenis van het begrip in de spoorwereld voldoende duidelijk om op te nemen in deze regeling. Met het hanteren van dit begrip is aangesloten bij het taalgebruik in de spoorsector.

4. Aanpassen van verschillende seinen in het 'seinenboek'

Bijlage 4 van de Regeling spoorverkeer bevat het 'seinenboek', waarin de beeltenis en betekenis van de langs de hoofdspoorwegen voorkomende seinen geregeld is. Bij de meest recente wijziging van de Regeling spoorverkeer[2] is ook deze bijlage opnieuw vastgesteld. Inmiddels blijkt uit de praktijk dat enkele betekenissen van seinbeelden fouten bevatten, dan wel tot onduidelijkheid leiden. Om onveilige situaties op en langs het spoor te voorkomen zijn enkele seinbeelden en betekenissen in bijlage 4 aangepast. Tevens is er een seinbeeld 'stopplaatsmarkering' toegevoegd aan bijlage 4. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de aanduiding 'km/h' aan te passen naar de Nederlandse variant 'kilometer per uur'. Ook de aanduiding 'level' is aangepast naar het Nederlandse 'niveau'.

5. Overige wijzigingen

In artikel 36, vierde lid, is de aanwijzing 'Overwegen' opgenomen. Deze aanwijzing heette tot op heden een aanwijzing 'AKI, AHOB of AOB'. Inmiddels zijn er nog slechts twee AKI's aanwezig op de hoofdspoorweginfrastructuur. Tegelijkertijd zijn er andere vormen van overwegen of overpaden bij gekomen. Om die reden is gekozen voor een meer generieke benaming, namelijk de aanwijzing 'Overwegen'.

---

[2] Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 juli 2015, nr. IENM/BSK-2015/93679, tot wijziging van de Regeling spoorverkeer ter implementatie van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding (Besluit 2012/757/EU), Stcrt 2015, 17990

6. Handhaafbaarheids- en uitvoerbaarheidstoetsen

Deze regeling is voor een uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoets voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT). Tevens is de regeling voor een uitvoerbaarheidstoets voorgelegd aan ProRail bv (hierna: ProRail).
De ILT vraagt zich af of het opnemen van artikel 24a, derde lid, dat een uitzondering bevat voor het verbod op het rijden onder ETCS niveau 0 op de HSL-Zuid, tot het risico leidt dat een spoorvoertuig een in dienst gesteld gedeelte van de hoofdspoorweg binnen rijdt. De bepaling laat echter niet toe dat de betreffende voertuigen zonder ETCS op in dienst gestelde gedeelten van de hoofdspoorweg rijden met ETCS niveau 0. Voor zover deze voertuigen zich op deze gedeelten begeven is er sprake van overtreding van artikel 24a, tweede lid, en kan de ILT op grond van artikel 76 van de Spoorwegwet handhaven door het opleggen van een last onder bestuursdwang. Dat de regelgeving geen definitie bevat van buiten dienst stellen doet daaraan niets af. De onderhavige regeling sluit aan bij de algemene praktijk op het spoor, waarbij de beheerder bepaalt wanneer het spoor buiten dienst gesteld wordt voor werkzaamheden.
Tevens vraagt de ILT aandacht voor het belang van de bepalingen die verwijzen naar de TSI Exploitatie en verkeersleiding voor de handhavingstaak van de ILT. Deze opmerking heeft ertoe geleid dat de artikelen 2 en 3 niet komen te vervallen. Ten slotte maakt de ILT een aantal technische opmerkingen over bijlage 4 (het seinenboek) en de toelichting bij de conceptregeling. Deze opmerkingen hebben tot aanpassing geleid van beide documenten.
ProRail merkt op dat een aantal gebruiksvoorschriften vervallen zijn toen de Regeling keuring spoorvoertuigen is ingetrokken. Deze voorschriften waren en zijn voor de praktijk van ProRail wenselijk. Het betrof gebruiksvoorschriften over ATB, de aanzetsnelheden van treinen en het vertrekproces van treinen. Bij de totstandkoming van onderhavige regeling is door vertegenwoordigers van ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gesproken over deze gebruiksvoorschriften. Er is voor gekozen om de voorgestelde voorschriften op dit moment niet op te nemen in de regeling, omdat zij deels al door de TSI Exploitatie en verkeersleiding worden bestreken. Daarnaast zijn de voorschriften van dien aard dat zij ook binnen het door de spoorwegondernemingen op te stellen en te volgen veiligheidsbeheersysteem vallen.
Naast deze algemene opmerkingen heeft ProRail een aantal specifieke vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over onderhavige regeling. Mede naar aanleiding van deze opmerkingen is artikel 24a, derde lid, aangepast zodat ook het zuidelijke deel van de HSL-Zuid onder de uitzonderingsbepaling valt. Ook is de afkorting OVW toegevoegd aan de aanwijzing overwegen.

7. Consultatie

Een ontwerp van deze regeling, inclusief toelichting, heeft van 18 maart 2016 tot 17 april 2016 op www.internetconsultatie.nl gestaan. Tijdens de consultatieperiode zijn negen openbare reacties ontvangen, afkomstig van:
- spoorwegondernemingen en aannemers: NS, Veolia, Strukton Rail Nederland, KombiRail Europe bv en Shunter Tractie bv;
- vertegenwoordigende organisaties: KNV Spoorgoederenvervoer (KNV), Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en RailGood;
- een exameninstituut: Stichting Veiligheid en Vakmanschap Railvervoer (VVRV).

Twee organisaties steunden de wijzigingsregeling zonder verder commentaar. De overige zeven respondenten hebben opmerkingen geplaatst.
Twee respondenten (NS en HRN) plaatsen opmerkingen bij de aanpassing van het seinenboek. Deze opmerkingen hebben geleid tot nader overleg tussen vertegenwoordigers van ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en tot aanpassing van de ontwerpregeling. ProRail is verantwoordelijk voor de plaatsing van seinen bij de hoofdspoorwegen.
Ook hebben vier respondenten opmerkingen geplaatst bij het in de ontwerpregeling opgenomen artikel 3 over zandstrooien op aankondigingssecties van overwegen. Mede naar aanleiding van deze commentaren is de bepaling aangepast. Er is niet meer vereist dat de treindienstleider de machinist voor aanvang van de rit in kennis stelt van betreffende secties. De bestuurder wordt verondersteld bekend te zijn met de locatie van de aankondigingssecties, door zijn vakkennis en -bekwaamheid met betrekking tot de infrastructuur en de aanduiding van de aankondigingssecties door seinen langs het spoor.
Een van de respondenten veronderstelde dat de formulering van de bepaling volledig uitsluit dat een bestuurder zand strooit op een aankondigingssectie. Dat is niet het geval. Het woord ‘vermijdt’ sluit aan bij de terminologie van de TSI Exploitatie en verkeersleiding, die zandstrooien ook niet volledig verbiedt.
Ten aanzien van de gebruiksvoorschriften voor ETCS vragen Shunter Tractie bv en KombiRail Europe bv zich af of artikel 24a, eerste lid, betekent dat rangeren op afstand zonder ETCS niet meer mogelijk is. De toelichting is aangepast om duidelijk te maken dat daarvan geen sprake is. Het betreffende artikellid geeft aan dat tractievoertuigen die voorzien zijn van ETCS in shunting modus moeten



opereren. Toegelaten voertuigen die niet beschikken over ETCS hoeven uiteraard niet aan deze eis te voldoen.
Ten slotte maakt een aantal respondenten opmerkingen met betrekking tot overwegen en overpaden. NS stelt voor een snelheidsbeperking in de regeling op te nemen wanneer een bestuurder voorbij een P-sein rijdt dat rood licht toont. In de regeling is reeds opgenomen dat het voorbij rijden van een dergelijk sein slechts mag met een veilige snelheid.
HRN vraagt of met de verandering van de aanduiding van de overwegen ook een verandering van het beleid beoogd is. Het antwoord daarop is ontkennend. De conceptregeling is aangepast om dat te verduidelijken. Onderkend wordt dat er voor de machinist een essentieel verschil is tussen actief beveiligde overwegen met aankondigingssecties en overwegen met uitsluitend passieve elementen. In de regeling worden specifieke verwijzingen naar actief beveiligde overwegen, zoals AKI's, AHOB's, ADOB's en AOB's, gehandhaafd.
Naar aanleiding van de openbare consultatie is een verslag van de reacties van de verschillende respondenten, inclusief een reactie daarop van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, opgesteld. Dit verslag is gepubliceerd op www.internetconsultatie.nl.

8. Administratieve lasten

Deze regeling leidt niet tot administratieve lasten voor burgers en bedrijven. De groep van belanghebbenden is klein, waardoor zij snel op de hoogte zullen zijn van aanstaande wijzigingen.

9. Vaste verandermomenten

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. Deze regeling treedt overeenkomstig het kabinetsbeleid in werking met ingang van 1 oktober 2016.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma